Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 86

НЕСБЫВШАЯСЯ «НАДЕЖДА» ВАЗА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00086

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 86, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

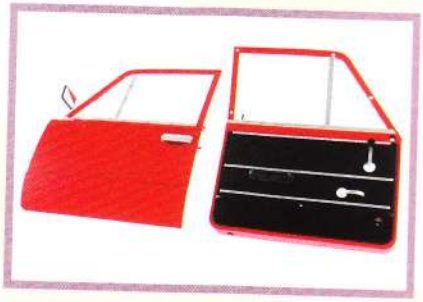
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 06.02.2020.
Дата выхода в свет: 23.04.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори; 7 (слева) © Геннадий Хамельянин/ТАСС, (справа) © Родион Власов/Фотобанк Лори, (внизу) © BupycFSB/Wikimedia commons; 8 (вверху) © Sah68/Wikimedia commons, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 9 © akg-images; 10 (слева) © G.Garitan/Wikimedia commons, (справа) © Niels de Wit/Wikimedia commons, (внизу) © Eckhard Henkel/Wikimedia commons; 11 (вверху) © Bain News Service/Wikimedia commons, (внизу) © akg-images.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Монтаж левой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Несбывшаяся «Надежда» ВАЗа

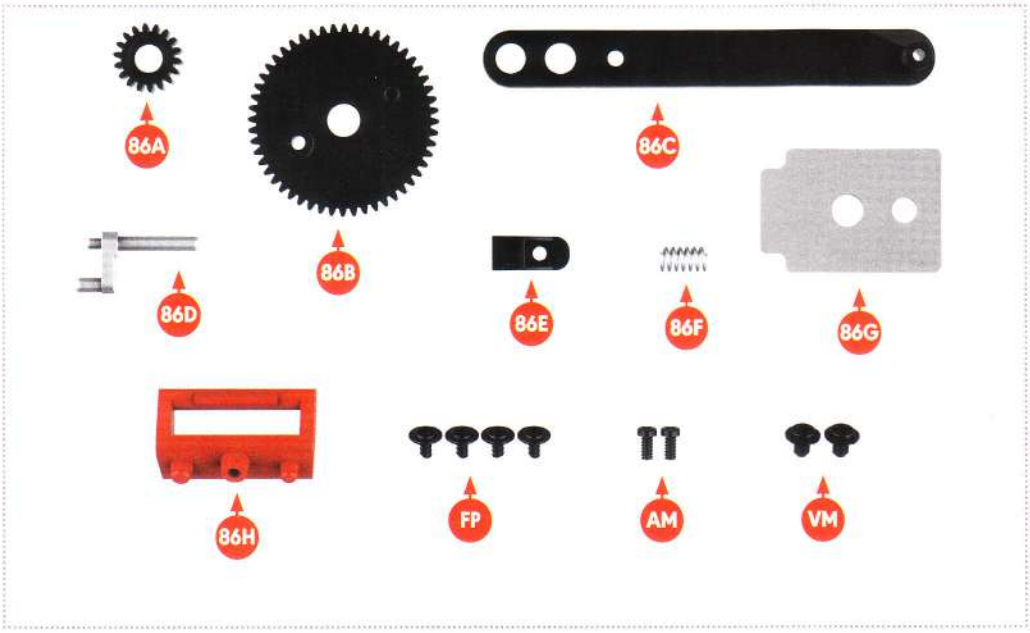
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Ситроен»: автомобильный символ Франции

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Монтаж левой передней двери

Продолжите монтаж левой передней двери вашей модели ВАЗ-2101, используя детали этого номера и ранее собранные части двери.

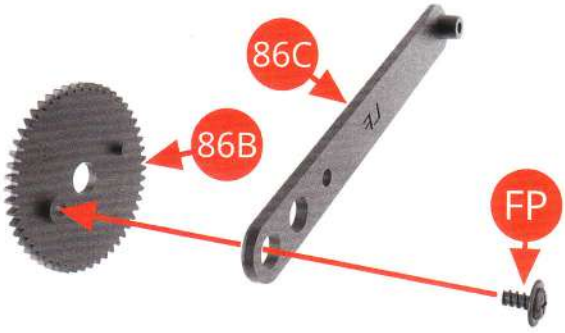


- 86A Малая шестеренка
- 86B Большая шестеренка
- 86C Рычаг стеклоподъемника
- 86D Замочная защелка
- 86E Направляющий зажим
- 86F Пружина
- 86G Листовая пружина
- 86H Дверная петля
- FP Винт М1,7 × 3 × 5 мм (4 шт.)
- AM Винт М1,7 × 3,5 мм (2 шт.)
- VM Винт М2,3 × 3 × 5 мм (2 шт.)

Схемы сборки

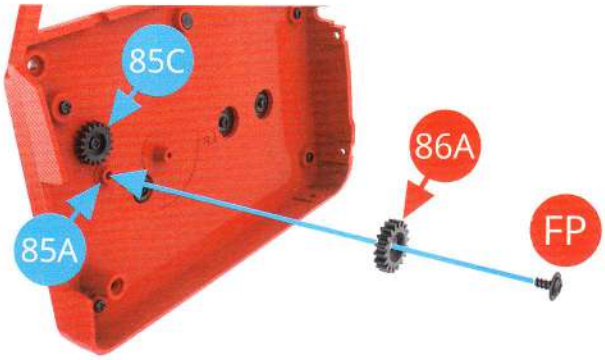
СБОРКА МОДЕЛИ

1



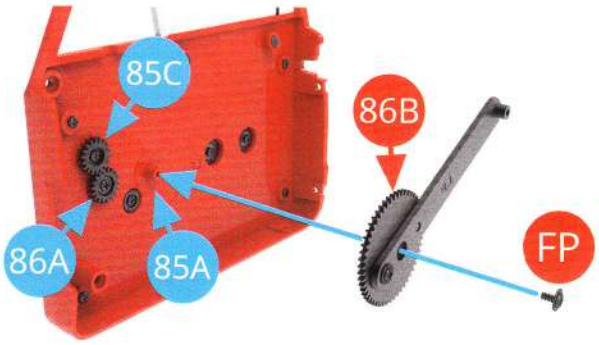
Установите рычаг стеклоподъемника 86C на большую шестеренку 86B и закрепите винтом FP.

2



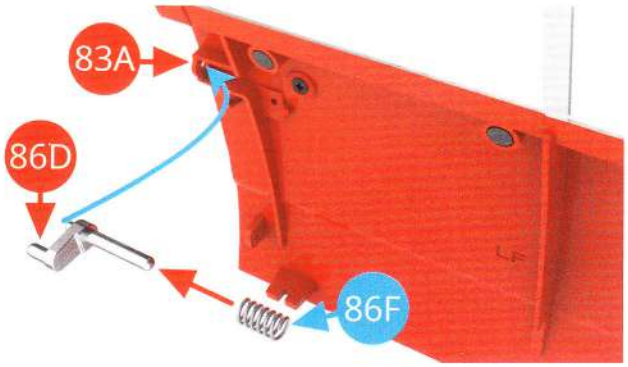
Установите малую шестеренку 86A на полуось внутренней панели левой передней двери 85A (введя в зацепление с шестеренкой 85C) и закрепите винтом FP.

3



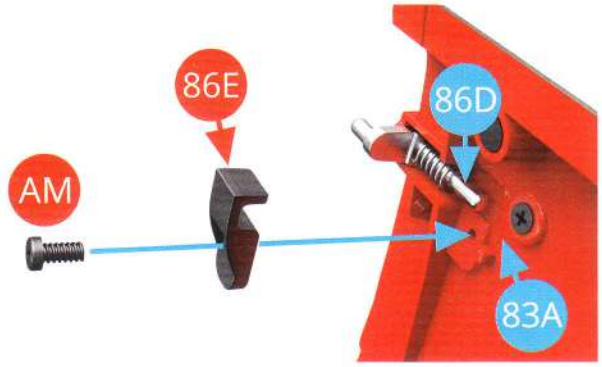
Установите большую шестеренку 86B на полуось внутренней панели левой передней двери 85A (введя в зацепление с малой шестеренкой 86A) и закрепите винтом FP.

4



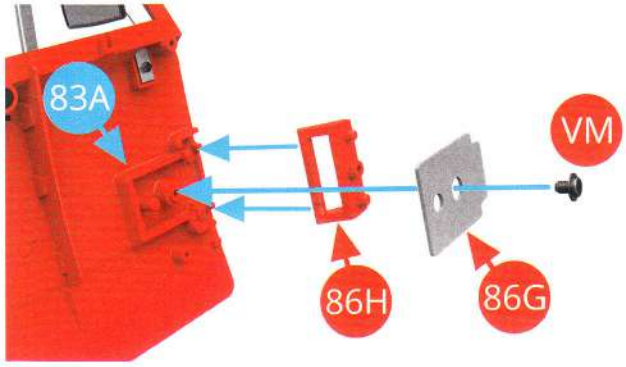
Наденьте пружину 86F на длинный штырь замочной защелки 86D и вставьте ее коротким штырем в отверстие гнезда на левой передней двери 83A.

5



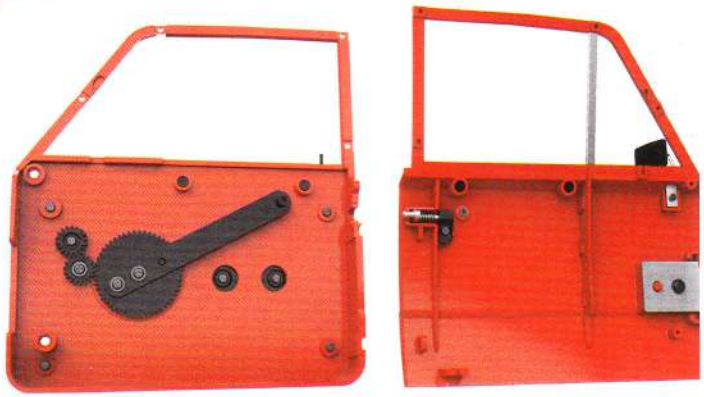
Установите направляющий зажим 86E на длинный штырь замочной защелки 86D и закрепите его на левой передней двери 83A винтом AM.

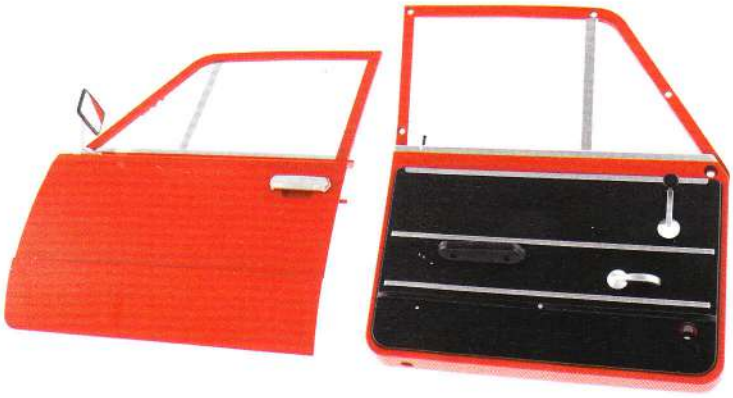
6



Установите дверную петлю 86H осью в гнездо на левой передней двери 83A и прижмите ее листовой пружиной 86G, закрепив винтом VM.

Виды узла после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Несбывшаяся «Надежда» ВАЗа

В 1980-х годах появился новый класс автомобилей – минивэны. Рынок откликнулся на их появление весьма благосклонно: своего рода крохотный микроавтобус, рассчитанный на 7–8 пассажиров, представлял собой идеальный автомобиль для большой семьи.

В конце 1990-х годов с большим опозданием эта мода докатилась и до нас. На улицах российских городов появились первые отечественные минивэны ВАЗ-2120 «Надежда».

Хотели как лучше

Минивэн, впоследствии получивший индекс ВАЗ-2120, начали разрабатывать в конце 1980-х годов. Именно тогда в 1989 году появился первый масштабный макет минивэна вагонной компоновки на базе агрегатов внедорожника ВАЗ-2121 «Нива», над дизайном которого работал М. Понамарев. Автомобиль разрабатывался как семейный, с повышенной проходимостью, семиместным салоном и полноприводным шасси. Из практических соображений он должен был максимально состоять из отечественных комплектующих и быть унифицированным с другими автомобилями Волжского автозавода, что должно было положительно сказаться на доступности запчастей и простоте ремонта.

При создании автомобиля ВАЗ-2120 для него была использована удлиненная полноприводная платформа от автомобиля ВАЗ-2131. В качестве силового агрегата минивэн комплектовали как карбюраторным двигателем

Автомобиль ВАЗ-2120 «Надежда». Автомузей в Сочи. Современная фотография.

Один из представителей нового семейства автомобилей ВАЗ-2120 – полноприводный минивэн. 1997 год.

ВАЗ-2130-10 объемом 1,8 л и мощностью 82 л. с., так и инжекторными ВАЗ-2130-20 (85 л. с.) и ВАЗ-21214 (83 л. с.) объемом 1,8 и 1,7 л соответственно. Причем последний двигатель соответствовал экологическому стандарту «Евро-4» (Euro-4).

В салоне минивэна было три ряда сидений и семь мест. Масса серийного автомобиля ВАЗ-2120 составляла 1400 кг, левая часть пола была полностью отдана под 70-литровый топливный бак. Запасное колесо располагалось под полом в задней правой части, а за ним в самом конце салона была предусмотрена специальная ниша для инструментов и домкрата. Минивэн получил свою собственную оригинальную панель приборов, однако комбинация приборов и руль были позаимствованы у автомобилей десятого семейства. Для обогрева достаточно большого салона были предусмотрены два отопителя: основной от автомобилей семейства «Самара-2» и дополнительный для обогрева пассажиров в среднем и заднем рядах сидений.

Микроавтобус ВАЗ 2120 «Надежда» на стоянке. 2013 год.

Безнадежная «Надежда»

Несмотря на то что автомобиль выпускали в течение 8 лет, общий тираж минивэнов из-за низкого спроса составил всего чуть более 8 тыс. экземпляров. Кроме того, по соотношению цены и качества ВАЗ-2120 уступал не только зарубежным аналогам, но и отечественной 5-дверной «Ниве» (ВАЗ-2131).

Автомобиль ВАЗ-2120. Рестайлинговая версия. Современная фотография.

Такси ВАЗ-2120 «Надежда». Современная фотография.

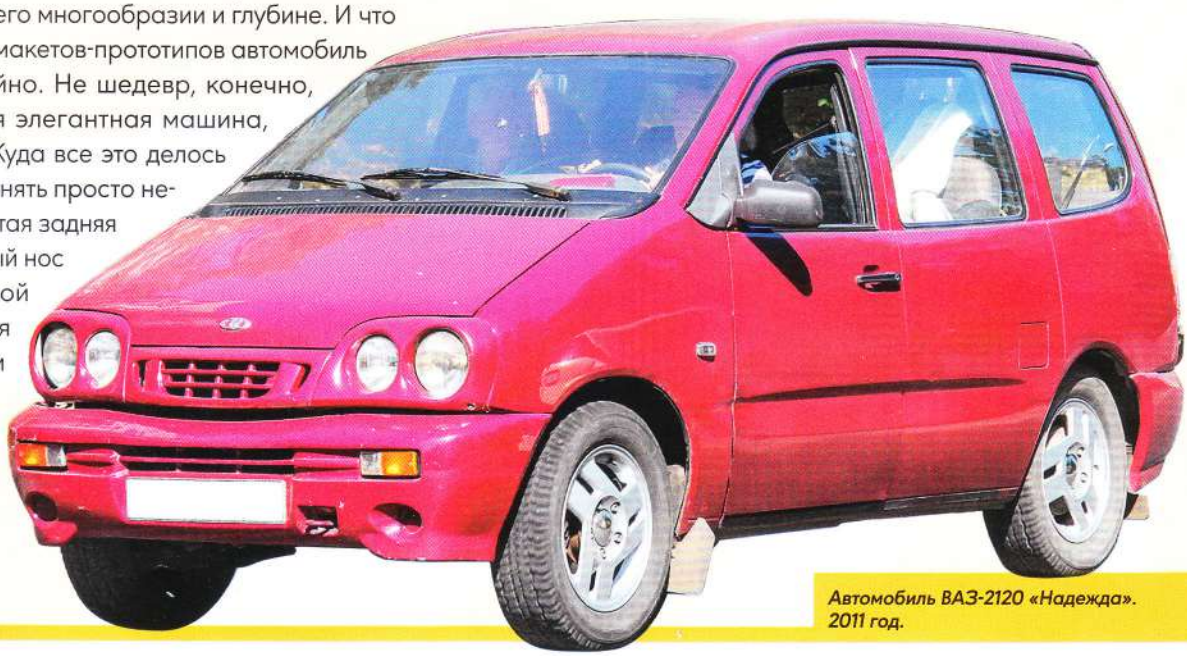
Над передними сиденьями в крыше автомобиля был врезан люк. Первые серийные автомобили ВАЗ-2120 начали покидать опытно-промышленное производство ОАО «АвтоВАЗ» в 1998 году, и с этого времени «Надежду» мелкосерийно выпускали до 2006 года.

Получилось как всегда

Спрос на «Надежду» оказался значительно ниже, чем предполагали ее создатели. И это не потому, что рынок не был готов к появлению первого отечественного минивэна. Напротив, рынок был уже сильно разогрет минивэнами-иномарками, но он требовал лучшего!

По-видимому, каждый увидевший «Надежду» испытывал разочарование во всем его многообразии и глубине. И что удивительно – на стадии макетов-прототипов автомобиль выглядел вполне достойно. Не шедевр, конечно, но вполне современная элегантная машина, ничуть не хуже прочих. Куда все это делось на серийной модели – понять просто невозможно! Широкая толстая задняя часть, узкий приплюснутый нос с неуместной облицовкой радиатора и четырьмя (четырьмя!) утопленными круглыми фарами, напоминающими поросячьи глазки! Задние фонари и вовсе заимствовали у «Оки». Явно заниженная линия остекления придает машине еще и какой-то приплюснутый вид, что в сочетании с достаточно большим дорожным просветом (полноприводное шасси все-таки) выглядит несуразно. При взгляде на «Надежду» невольно вспоминаются строчки из песни: «Я тебя слепила из того, что было. А потом что было, то и полюбила». Увы, «Надежду» не полюбили. Не помог и рестайлинг, проведенный в 2002 году, который, впрочем, свелся к замене одиозных круглых фар от «шестерки» более элегантными и современными от ВАЗ-2110. Однако на отношении потребителя к автомобилю это почти не сказалось. Свою ложку дегтя добавили и чисто технические проблемы. Почему-то неожиданностью для разработчиков оказалось, что, не создавая проблем при эксплуатации, накрыть агрегаты от ВАЗ-2131 можно только кузовом от ВАЗ-2131. Кузов «Надежды» подходил хуже: доступ к многим узлам и агрегатам двигателя и трансмиссии оказался предельно затруднен. Но хотя бы с запчастями для них проблем не возникало, чего нельзя сказать о кузовных деталях, достать которые было абсолютно невозможно. Не радовали потребителя и убогая отделка салона, низкое качество сборки и многие другие конструктивные недочеты. Например, опускались стекла только в передних дверях, чего было явно недостаточно, а предназначавшийся для обдува задних сидений люк в крыше устанавливался лишь как опция, т. е. за дополнительную плату.

Словом, никакой надежды у «Надежды» на достойную конкуренцию с зарубежными аналогами не было с самого начала. Наверное, это был самый неудачный автомобиль Волжского автозавода.



Автомобиль ВАЗ-2120 «Надежда». 2011 год.

«Ситроен»: автомобильный символ Франции

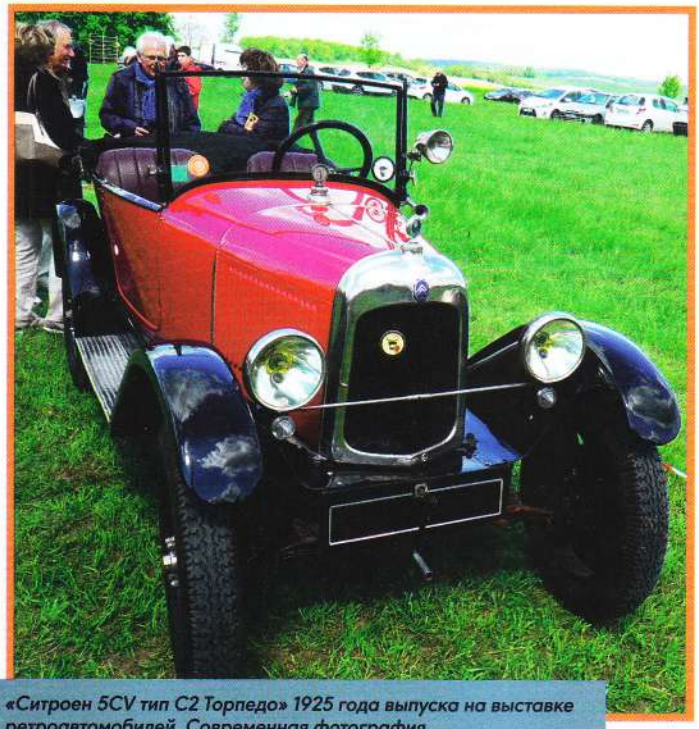
«Ситроен» (Citroën) – французская автомобильная компания, изначально специализировавшаяся на производстве недорогих автомобилей массового потребления. Однако уже с 1930-х годов марка стала символом инноваций в автомобилестроении.

Ретроавтомобиль «Ситроен 2CV6». 1990 год.

История фирмы «Ситроен» неотделима от судьбы человека, давшего компании свое имя, Андре Ситроена – талантливого инженера и удачливого предпринимателя.

Создание компании

Андре Гюстав Ситроен родился 5 февраля 1878 года. В 1889 году он поступил в Политехническую школу и после ее окончания, в возрасте двадцати трех лет, начал работать в мастерских своих друзей братьев Эстенов, где производились детали для паровозов. В 1905 году Ситроен стал партнером братьев Эстенов. На заводе он наладил производство шестеренок, патент на которые купил у сконструировавшего их изобретателя-самоучки. Очень быстро шестерни стали пользоваться спросом на международном рынке – в Лондоне, Брюсселе



«Ситроен 5CV тип C2 Торпедо» 1925 года выпуска на выставке ретроавтомобилей. Современная фотография.

«Ситроен Траксьон Аван тип 7А». Автомобиль 1935 года выпуска. Современная фотография.

и Москве, что принесло владельцам фирмы весомую прибыль. С этого момента берет начало эмблема компании «Ситроен» - двойной шеврон в виде перевернутых букв «V», которые схематически обозначают конические шестерни. В 1908 году Андре Ситроен перешел на новое место работы - ныне забытый автомобильный завод «Морс» (Mors). Здесь он занял пост технического директора и быстро вывел предприятие из кризиса.

Временно оставшись не у дел после начала Первой мировой войны, Ситроен быстро нашел свою нишу: он предложил военному министерству Франции за три месяца наладить производство большого количества 75-миллиметровых снарядов, в которых остро нуждалась армия. Спустя несколько месяцев на пустом месте возникло предприятие, выпускавшее больше снарядов, чем все остальные заводы страны.

Когда смолкли пушки, у Ситроена было все, чтобы развернуть собственное автомобильное производство: опыт, высококвалифицированная команда, производственные мощности и огромные финансовые средства, заработанные на военных заказах. Еще в 1912 году Андре Ситроен познакомился с Генри Фордом, посетил его заводы и оценил потенциал конвейерной организации труда.

Автомобиль «Ситроен тип А». Современная фотография.

В январе 1919 года во всех газетах Франции появились объявления о предстоящем появлении на рынке совершенно нового автомобиля по цене всего 7250 франков. Ни один производитель тогда не мог предложить такой низкой цены. Объявления произвели эффект разорвавшейся бомбы. За две недели на завод поступило порядка 16 тыс. заявок. Неудивительно, что к моменту появления первой модели фирмы «Тип А» (Type A) спрос на рынке созрел – завод выпускал 100 автомашин в сутки, что в те годы было просто феноменальным! За четыре года производство достигло 300 автомобилей в день. Тогда же фирма «Ситроен» выступила с новым, «народным» автомобилем 5CV, получившим название «Треф» (Trefle, «Трилистник»).

Эпоха перемен

В 1934 году фирма выпустила принципиально новую модель автомобиля «Тип 7А Тракcьон Аван» (Type 7A Traction Avant), которая чуть ли не целиком состояла из инноваций: передний привод, несущий цельнометаллический кузов, гидравлические тормоза на всех колесах, независимая подвеска со стабилизатором поперечной устойчивости, верхнеклапанный двигатель на упругой подвеске со съемными гильзами цилиндров. Но этот революционный автомобиль не смог спасти фирму от неприятностей. После нескольких попыток найти источники финансирования Ситроен вынужден был объявить себя банкротом, и 60 % акций фирмы перешли концерну «Мишлен» (Michelin).

Андре Ситроен не дожил до успеха нового революционного проекта с передним приводом, концепции которого фирма осталась верна по сей день. Он умер в марте 1935 года.

Послевоенный период развития компании связан в основном с двумя моделями: 2CV (1948) и DS19 (1955). При разработке первой из них задачей конструкторов было создание надежной, предельно простой и дешевой машины. Ведь речь шла о массовых продажах в разоренной войной Европе. «Ситроен 2CV» побил все рекорды популярности, купить его можно было, лишь отстояв в шестилетней очереди. Модель производилась до 1990 года.

Модель «Ситроен DS» была представлена на Парижском автомобильном салоне и, как когда-то «Тракcьон Аван» (Traction Avant), произвела эффект разорвавшейся бомбы. Автомобиль словно сошел со страниц научно-фантастического романа. Оригинальный дизайн, авангардная отделка салона, гидропневматическая подвеска и полностью гидравлическое рулевое управление. 750 автомобилей было продано всего за 45 мин., 12 тыс. – на следующий день, и 80 тыс. – до закрытия салона!

В 1974 году «Ситроен» объединился с компанией «Пежо» (Peugeot), в результате чего появился концерн PSA, существующий и поныне.

Сегодня модельную гамму «Ситроен» представляют автомобили линейки C: C1, C3, C4, C5, C6. Совсем недавно некоторые из этих моделей стали дополнять автомобили линейки DS – преемники знаменитой «богини» DS19: стильные «Ситроен» DS3, DS4, DS5 и DS6. Ну и, конечно же, сегодня «Ситроен» – такой же символ Франции, как Эйфелева башня, замки Луары, коньяк, шампанское и духи Chanel №5.

Андре Ситроен. Первая половина XX века.

Реклама компании «Ситроен» на Эйфелевой башне. 1925 год.

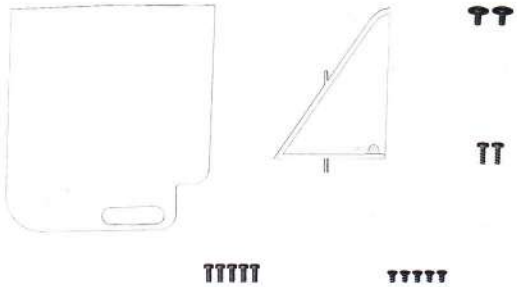
«Эйфелева башня в огне»

Самая известная и поражавшая современников реклама «Ситроен» называлась «Эйфелева башня в огне». Установив на башне 125 тыс. лампочек, компания подарила публике незабываемое зрелище. Одно за другим на башне вспыхивали десять изображений: силуэт Эйфелевой башни, звездный дождь, полет комет, знаки зодиака, год создания башни, текущий год и, наконец, имя фирмы – Citroën.

В НОМЕРЕ 87

- ЗАВЕРШЕНИЕ СБОРКИ ЛЕВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- КОРОЛЕВСКАЯ КЛАССИКА: «ИСПАНО-СЮИЗА H6»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОПУСКНОЕ СТЕКЛО ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- ПОВОРОТНОЕ СТЕКЛО
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!